

Vor der Spange ist vielen bange

Während sich die Bürgermeister beim TT-Forum in Mils klar für die Verkehrsspange Hall-Ost aussprachen, äußerte die Bevölkerung Bedenken in Sachen Lärmbelastung, Grundverbrauch und technischer Machbarkeit.

VON MICHAEL DOMANIG

Mils – Das TT-Forum zur „Verkehrsspange Hall-Ost“, das am Mittwochabend gut 200 Zuschauer ins Vereinshaus Mils lockte, bot zweieinhalb Stunden intensiver Diskussion – und bildete das Thema in seiner ganzen Komplexität ab.

2009 sei das Land vom Planungsverband Hall und Umgebung ersucht worden, eine Verkehrslösung für den überlasteten Unteren Stadtplatz in Hall zu erarbeiten, führte Christian Molzer, Vorstand der Landesabteilung Verkehr und Straße, einleitend aus. Von allen Varianten, die man seither geprüft habe, sei die im Dezember präsentierte „am verkehrswirksamsten“: Sie umfasst eine Art Südumfahrung von Mils – mit einer Verbindungsspange über den Inn und einer neuen Straße südlich der Autobahn. Zudem sieht das „Mobilitätskonzept Hall-Mils“ den Ausbau von Öffis und Radwegen vor.

Ziel sei es, die Lebensqualität und Sicherheit in Hall zu verbessern, die Anrainer wirksam zu entlasten und Straßen und Kreuzungen „wieder leistungsfähig zu machen“, erklärte Bürgermeisterin Eva Maria Posch. Dazu brauche es eine Lösung für den Verkehr, „der von Osten kommt, aber nicht Hall als Ziel hat“, sondern die Autobahn – genau das gewährleiste die Spange.

Josef Pittl vertrat auf dem Podium hingegen die Anrainer der ohnehin verkehrs- und lärmbelasteten Milser Nord-Süd-Verbindungen, die durch die Spange mit einer weiteren Verkehrszunahme zu rechnen hätten. Bevor die Spange komme, müssten vielfältige Maßnahmen umgesetzt werden, forderte Pittl: etwa Tempo 30 samt flächendeckender Überwachung in ganz Mils, bauliche Anpassungen der Straßen, ein Dorfbussystem nach dem Vorbild von Gemeinden wie Angerberg und wirksame Strategien, um die Verkehrszahlen zu senken.

Tempo 30 im ganzen Ort werde „schwierig, das müsste die BH verordnen“, replizierte der Milser Bürgermeister Peter Hanser. Dafür werde nun auch in der Dorfstraße Tempo 40 kommen, Radarüberwachungen soll es ebenfalls geben, so Hanser, der noch diverse andere „geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen“ vorschlug. Zudem werde der öffentliche Verkehr attraktiviert – etwa durch direkte Busverbindungen zum Bahnhof Hall. Hanser gab zu bedenken, dass Mils „für über 40 % des aus Osten einfließenden Verkehrs in Hall“ verantwortlich sei – diesem „hausgemachten Verkehr“ müsse man einen direkten Anschluss an die Autobahn ermöglichen. Zudem bringe die Spange eine „ungeahnte Entlastung“ für rund 200 Bewohner der Milser Reschensiedlung.

Verkehrsplaner Klaus Schlosser präsentierte die Ergebnisse einer Lenkerbefragung, die weitere Aufschlüsse über die Auswirkungen der Spange auf Mils geben sollte: Demnach dürfte der Verkehr in der Dorfstraße um rund 30 % steigen (auf 6500 Fahrten täglich). Die Hälfte des Verkehrs, der künftig über die Spange fahren wird, werde „direkt oder indirekt von Mils und seinem Gewerbegebiet“ verursacht. Aus Gnadenwald und Absam-Nord sei dagegen „kein nennenswerter Zusatzverkehr“ zu befürchten. Generell würden in Mils viele kurze Strecken mit dem Auto zurückgelegt, so Schlosser, das bedeute „großes Potenzial für den öffentlichen Verkehr“.

Im Publikum waren die Spangen-Kritiker klar in der Überzahl, sie brachten vielfältige Argumente vor: Manfred Kahlen aus Hall verwies etwa auf den „hohen technischen Aufwand“ des Projekts: Dies gelte für die Überbrückung von Bahn und Autobahn ebenso wie für die geplante neue Straße auf Tulfer und Ampasser Seite, die mit labilen Hängen und Steilböschungen konfrontiert sei. Mehrere Haller Landwirte verwiesen in emotionalen Wortmeldungen auf den „hohen Grundverbrauch“ durch die neue Trassierung auf Haller Seite: Bauern müssten „vier Hektar wertvollsten Ackergrunds“ abtreten, die „für immer versiegelt werden“, so Georg Plattner, selbst betroffener Grundbesitzer. Sein Appell: Das Land solle „grundsparende Alternativen prüfen“.

Manuela Pfohl aus Hall plädierte anstelle neuer Straßen und Brücken für eine „junge Verkehrsplanung“ mit einem Ausbau leistbarer Öffis. Der Milser Günter Freudenschuß warf dazu die Frage auf: „Wer soll die Öffis annehmen, wenn der Individualverkehr in diesem Ausmaß gefördert wird?“

Rainer Cernin, Anrainer an der Milser Dorfstraße, wies darauf hin, dass die Lärmschutzgrenzen bereits beim jetzigen Verkehrsaufkommen deutlich überschritten seien – „und jetzt folgt eine weitere Schlechterstellung“. Lukas Kruckenhauser, ebenfalls aus Mils, kritisierte, warum bei einem auf mindestens 35 Mio. Euro geschätzten Projekt die Bevölkerung nicht stärker eingebunden werde.

Christian Molzer betonte, die Spange sei nur ein „Angebot an die Region zur Entlastung des Unteren Stadtplatzes in Hall“. Er habe „keine Weisung des Landes, die Spange zu bauen“. Nun gelte es, die Gemeinderatsbeschlüsse abzuwarten, die Planunterlagen wurden den Gemeinden bereits übermittelt. In Hall soll der Grundsatzbeschluss zum Mobilitätskonzept „wenn möglich noch vor dem Sommer“ erfolgen, erklärte BM Posch. BM Hanser – der ebenfalls „eindeutig für das Projekt“ ist – glaubt, dass man im Milser Gemeinderat „eine Zweidrittelmehrheit zustande bringen“ werde.